Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena numeru **20** groszy.

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POSWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:
kwartalnie . . . . 1,25 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

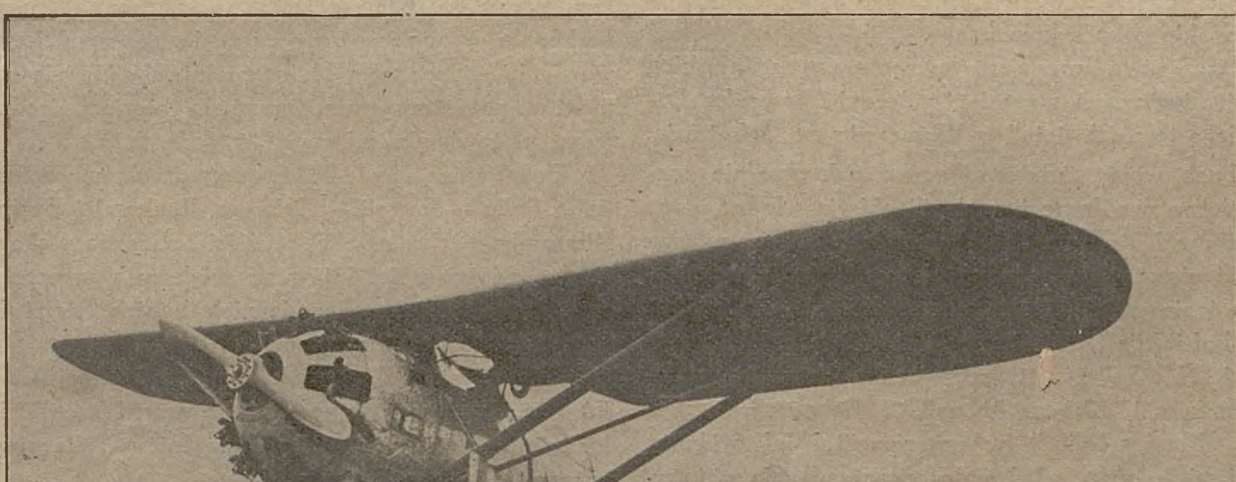
Wydawca: Związek Lotników Polskich.
Redaktor: Pilot B. Ostrowski.
Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2.
Telefon 36 75. **Adres telegr.:** Lotnik.
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Cena ogłoszeń:

1 strona	150 zł	1/10 strony 25 zł
1/2 strony	75 zł	w tekście
1/3 strony	60 zł	i na okładce
1/4 strony	40 zł	50% drożej
1/8 strony	30 zł	

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.

Nr. 6 (23) | Poznań, dnia 10 kwietnia 1925 | Rok II



Płatowiec Koolhoven z silnikiem Bristol „Jupiter“ 420 KM.
Ostatnio zamówiła Polska kilka płatowców tego typu. Opis dokładny był podany w 1. numerze „Lotnika“.

Lotnictwo cywilne w Rosji Sowieckiej.

Przed omówieniem stanu lotnictwa w obecnej Rosji Sowieckiej, lotnictwa mającego olbrzymie znaczenie dla oligarchji bolszewickiej przy upadku innych środków lokomocji i kolosalnych przestrzeniach, pozwolę sobie przytoczyć rys wysiłków i prywatnej inicjatywy w Rosji przedwojennej.

Od chwili możliwości użytku płatowca dla celów praktycznych, tj. mniejwięcej od roku 1909, powstaje w Petersburgu prywatna fabryka samolotów („Szczecinin", licencja Bleriota) i przy niej Cywilna Szkoła Pilotów, mająca swoje lotnisko i hangary w Gatczynie.

Szkolenie było postawionem dosyć słabo. Specjalnie faworyzowano nabywców płatowców, których szkolono bezpłatnie. Szkołę tą ukończyły między innemi trzy kobiety (p. Zwieriewa, Mlle Moret i ks. Szachowskaja). Pierwsza z nich zajmowała następnie stanowisko dyrektora technicznego fabryki płatowców w Rydze, Mlle Moret była szef-pilotem u Fokkera w Johannistalu, a ks. Szachowskaja — lotnikiem wojskowym w randze porucznika.

Oprócz szkoły powyższej otwiera Cesarski Aero-Klub w 1910 roku w Petersburgu, na placach hippodromu szkołę cywilną. Wyszkolenie w szkole tej było nieco lepsze i ujęte w ręce dobrych instruktorów pilotów (Rajewski, Lebedieff, Jacuk). Z tych dwóch przykładów widzimy, że w Rosji przedwojennej lotnictwo cywilne było reprezentowane stosunkowo słabo i szło wyłącznie w kierunku szkolenia.

Na szczególną uwagę zasługuje wysiłek polskich czynników twórczych w postaci założenia przez ks. Lubomirskiego tow. „Awiata" w Warszawie na Mokotowie.

Wybuch wojny światowej wstrzymał zupełnie rozwój lotnictwa cywilnego i w chwili objęcia władzy przez bolszewików faktycznie ono nie istniało. Nowa władza natomiast otrzymała w spadku pierwszorzędnie urządzone wytwórnie płatowców, a mianowicie: 1. „Lebed", 2. „Rusko-Bałtijskije", 3. „Anatra", 4. „Dux", 5. „Szczecinin", 6. „Moska" i 7. „Tereszczenko" oraz trzy fabryki silników 1. „Gnôme-Rhône", 2. „Salmson", 3. „Kalep", 4. „Hispano-Suiza" (w organizacji). Jak widzimy powyżej miała nowa władza do rozporządzenia potężny fundament dla lotnictwa cywilnego w tem znaczeniu, jak je rozumiemy obecnie. W czasie do 1 maja 1922 zajmowała się władza sowiecka gorliwie „socjalizacją" i „proletaryzacją" powyższych zakładów, doprowadzając je z czasem do ideału, to jest do wartości absolutnego zera.

Od daty powyższej zainteresowują się Niemcy linjami powietrznemi w Rosji i towarzystwo Deruluft rozpoczyna komunikację na szlaku Moskwa-Królewiec.

Od roku tego sprawa komunikacji powietrznej zostaje postawioną przez bolszewików na pierwszy plan. Władza wydaje 17 października 1923 szereg rozporządzeń dotyczących lotnictwa cywilnego („Sbornik zakonow i razporjażenij po grażdanskoj awiacji"). W elaboracie tym poddały władze sowieckie gruntownej rewizji najdrobniejsze szczegóły poprzednich rozporządzeń, motywując to zbyt wielkim „indywidualizmem" poszczególnych pracowników i brakiem inteligencji u bezpośrednich wykonawców.

W roku ubiegłym (1924) odbywał się ruch na następujących linjach stałych: 1. Moskwa — Królewiec (Deruluft), 2. Moskwa — Niżni Nowogrod — Kazań (Dobrolot), 3. Taszkent — Alma — Ata (Dobrolot), 4. Chiwa — Buchara (Dobrolot), 5. Tyflis — Baku (Zakawia), 6. Charków — Odesa (Ukrwozduchput), 7. Charków — Kijów (Ukrwozduchput). Prócz tego były ustalone dwie linje miejscowego znaczenia: 1. Eupatoria — Sewastopol — Jałta (Dobrolot), 2. Tyflis — Manglis (Zakawia). Ogólna długość sieci powietrznej wynosiła 4.885 km. Dalsze dane dotyczące eksploatacji są następujące (za rok 1924):

Towarzystwo	Ilość lotów	Ilość pasażerów	Ilość ładunku kg.	Ilość kilometrów
Deruluft	235	653	31.569	281.000
Dobrolot	204	456	5.096	86.984
Zakawia	308	997	8.321	38 344
Ukrwozduchput	118	349	853	55.670
razem	865	2.453	45 839	461.998

Przeciętnie wypadało — na długość jednego lotu — 534 km., trzech pasażerów i 50 kg. ładunku.

Na pierwszym rzędzie stoi niemieckie towarzystwo Deruluft (Moskwa — Królewiec) pracujące w dosyć ciężkich warunkach pod względem technicznym, mające zato doskonałą organizację i zaopatrzenie. Jak widzimy z zestawienia powyższego, płatowce innych linji nie są eksploatowane intenzywnie, przypada bowiem średnio na jeden płatowiec miesięcznie 20 godz. lotu.

Pod koniec roku 1924 zorganizowano dodatkowe linje: Baku — Enzeli — Teheran (Junkers) i Buchara — Dirszambe (Dobrolot). Specjaliści bolszewiccy skarżą się bardzo na trudności lotów na większych przestrzeniach wywołane brakiem odpowiednich lotnisk, stacji benzynowych i obsługi technicznej.

Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej (O. D. W. F.) rozwija ożywioną propagandę wśród szerokich mas ludności, co widać z zestawienia lotów agitacyjnych w różnych miastach Związku.

Towarzystwo	Ilość lotów	Ilość pasażerów	Ilość kilometrów
Dobrolot	636	2.544	57.016
Zakawia	133	447	4.655
Ukrwozduchput	103	413	3.925
Junkers	934	3.963	34.147
razem	1.806	7.367	99.743

Niezmiernie charakterystycznym jest udział w tej propagandzie towarzystwa czysto niemieckiego, które z jednej strony opanowuje całkowicie drogę Persko-Indyjską (Baku — Enzeli — Teheran) z źródłami ropy naftowej, z drugiej strony całkowicie zaopatruje cywilne lotnictwo sowieckie w płatowce swego wyrobu. Wszystkie płatowce O. D. W. F. są typu Junkersa i prasa fa-

chowa bolszewicka wyraża wielki żal z tego powodu i chęć do stworzenia typów swoistych.

Między innemi odbywa już loty jedna z maszyn zbudowana przez inż. Gropiusa.

Zatrzymam się nieco dłużej nad działalnością Towarzystwa Przyjaciół Floty Powietrznej.

W dniu 8 marca 1923 roku zostało powołane do życia przez Trockiego powyższe towarzystwo i w dobie obecnej liczy 15.540 oddziałów pracujących, 1.326.000 członków, co dla ludności 100 miljonowej daje nie wielki stosunkowo odsetek.

Charakterystyczną jest wzmianka w sprawozdaniach Tow. o istnieniu 11. zagranicznych oddziałów pracujących nadzwyczaj intenzywnie.

Za rok 1924 zebrano 4.530.000 rubli. Za pieniądze te zakupiono 55 płatowców (w budowie 25), finansowano zawody szybowców i balonów kulistych, i rozpoczęto propagandę sowieckich płatowców i silników.

Na działalność propagandową zwrócono szczególną uwagę. Stworzono 5 Aero-Klubów, 7 kursów o lotnictwie i t. p.

Specjalną uwagę zwrócono na rozwój sportu szybowego. Wykonano specjalny film „Budowa Szybowca", wydano podręczniki i przeprowadzono wielkie zawody z wynikami rzeczywiście doskonałemi.

Na podstawie wyżej przytoczonego pobieżnego przeglądu stanu lotnictwa cywilnego w Bolszewji i studjów nad sprawozdaniami i literaturą fachową sowiecką możemy wypowiedzieć następujące wnioski:

1. Stary i dosyć wysoki pod względem technicznym i finansowym przemysł lotniczy nie istnieje.

2. Główne linje komunikacji zewnętrznej znajdują się w rękach towarzystw niemieckich.

3. Wszystkie linje komunikacyjne i wogóle lotnictwo cywilne zaopatrzone jest w maszyny niemieckie (Junkers), i niemiecko-holenderskie (Fokker).

4. Poziom inteligencji i wykształcenia składu osobistego lotnictwa cywilnego nie stoi na zbyt wysokim poziomie. Słuchacze Akademji lotniczej z programem politechniki mają przeciętnie za sobą zaledwie niższe szkoły ludowe t. j. umiejętność czytania i pisania.

5. Przy przeprowadzeniu jakichkolwiek programów naukowych lub eksploatacyjnych główny nacisk kładzie się na „sproletaryzowanie", ujęcie z punktu widzenia „marksyżmu", „socjalizmu" i korzyści dla takich „szanownych" organizacji jak G. P. U. (czerezwyczajka). Lotnictwo sowieckie powstało z wielkiem trudem i nie bez poparcia moralnego i materjalnego ze strony niektórych czynników państw „burżuazyjnych", tem bardziej zadziwiającego, iż bolszewicy zupełnie nie kryją się z przeznaczeniem czerwonej floty powietrznej w ewentualnych przyszłych wojnach. Jako jaskrawy przykład pozwolimy sobie przytoczyć gratulację komandora włoskiej marynarki lotnikom sowieckim za odważny przelot do Persji i rezolucję włoskich komunistów.

1. „Komandor L. Miralia attaché lotniczy Włoskiego Królewskiego Poselstwa w Moskwie składa swoje powinszowania naczelnikowi floty powietrznej S. S. S. R. p. Rozengolcowi i gratuluje nadzwyczajnej odwagi i zręczności lotników sowieckich przy locie Termes Kabuł".

2. Avietti — delegat Komiterna w Moskwie: „......i dlatego rewolucjoniści wszystkich krajów muszą dopomagać wszystkiemi środkami do rozwoju sowieckiej floty powietrznej, a każdy sekret wydarty u kapitalistów będzie prawdziwym aktem solidarności z towarzyszami stojącymi na czele rewolucji światowej".

W jaki sposób można połączyć te dwa dokumenty? Z jednej strony lotnik królewskiej floty powietrznej zachwyca się powodzeniem lotnika, który przy pierwszej lepszej sposobności zużyje swoją zręczność dla zwalczenia królestwa, z drugiej strony czytamy otwarte wyznanie, że flota czerwona jest bronią w ręku wszystkich ciemnych i destrukcyjnych elementów świata współczesnego.

Sąsiedztwo ze źródłem tej destrukcji, sąsiedztwo z „Dzikiemi Polami", z państwem ponurego i krwawego obłędu, rozkazuje nam być szczególnie czujnymi, bacznie obserwować rozwój sił powietrznych Sowdepji i dążyć do postawienia swego lotnictwa na wyżynie.

Szczególnie teraz, kiedy z polityki międzynarodowej wykreślono nietylko sentymentalizm, ale najpospolitszą uczciwość i prymitywną sprawiedliwość.

Dobry płatowiec przekonywuje lepiej, niż foljały sentencji filozoficznych i najgłębsze zdania mędrców całego świata. Dla umocnienia wiary w lepszą przyszłość ludzkości rozważajmy prawdy głoszone przez mędrców, ale dla dobra Polski — musimy budować liczne i dobre płatowce.

inż.-pilot **M. Bohatyreff.**

Londyn — Indje.

W numerze 13 z b. r. przynosi „Flight" spostrzeżenia pilota A. J. Cobhama z wielkiego lotu, którego dokonał z wice-marszałkiem S. Sefton Brancker'em, które w skróceniu poniżej podajemy:

„Załogę płatowca tworzyli A. B. Elliot jako inżynier oraz ja jako pilot. Głównym celem lotu do Indji było stwierdzenie drogi oraz wyszukanie odpowiedniego lotniska, dla stworzenia portu lotniczego wielkiej linji sterowców.

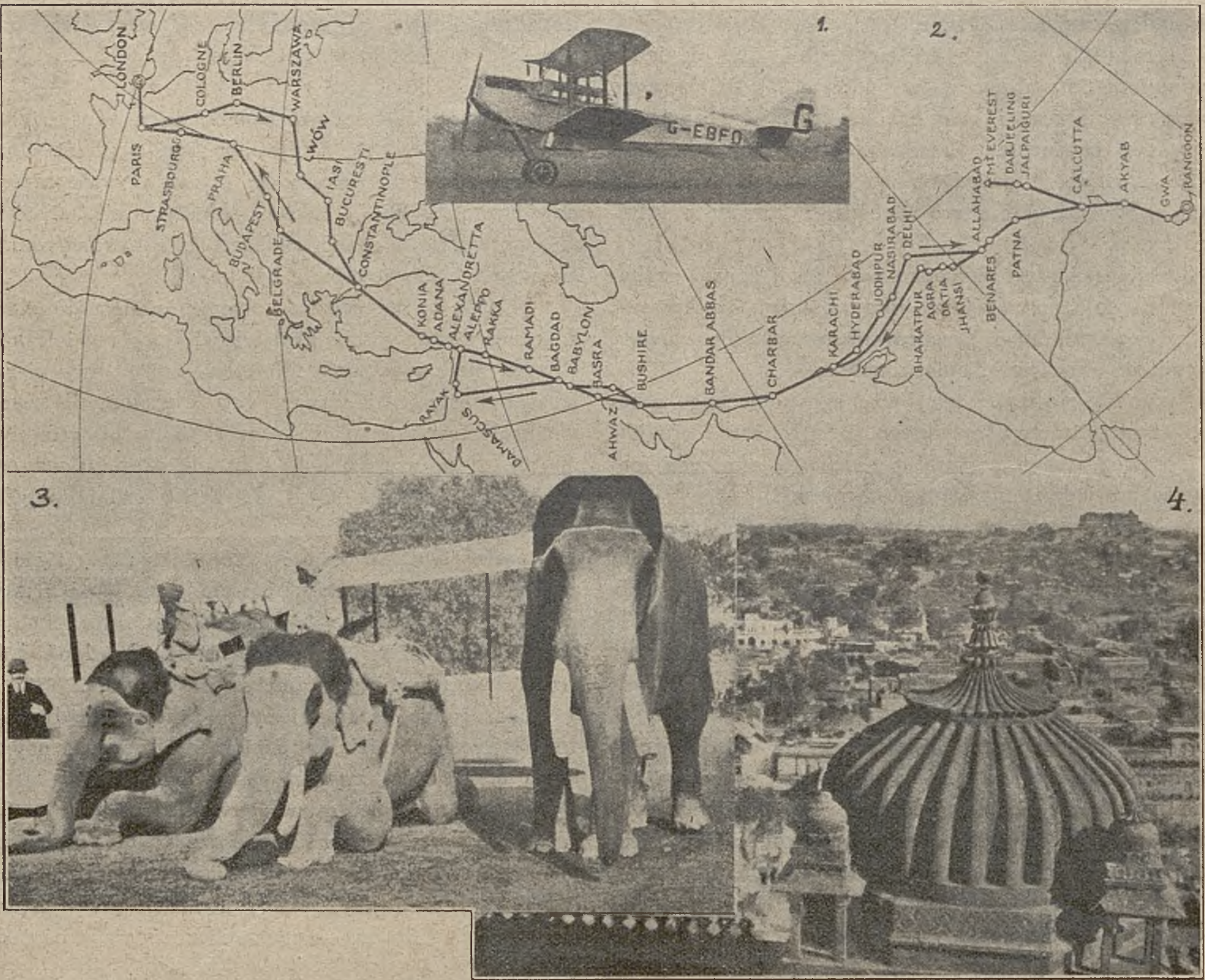
Wielka linja ta, finansowana przez rząd, będzie się ciągnęła prawdopodobnie przez Indje aż do Australji. Przewidzianym jest prócz tego utworzenie bocznych odgałęzień, na których będą zapewniały połączenie płatowce; oraz w przyszłości stworzenie wielkiego odgałęzienia do południowej Afryki. Po uskutecznieniu tego przelot Londyn — Indje będzie trwał 4 dni, Londyn — Australja 9 dni, a Londyn — południowa Afryka 7 dni. Ze względu na cel lotu, który jak wspomniałem polegał nie-tyle na przeleceniu przestrzeni, ile na stwierdzeniu warunków w czasie całej drogi i określenie miejsc, w których mogłyby zachodzić odgałęzienia, płatowiec był jedynym środkiem, który mógł spełnić doskonale to zadanie i rzeczywiście nie zawiódł.

Opuściliśmy lotnisko fabryki De Havilland 20 listopada zatrzymując się dopiero w Paryżu. Do lotu użyliśmy płatowca De Havilland 50 z silnikiem Siddeley „Puma" 230 KM. Płatowiec ten posiada wygodną kabinę dla 4 pasażerów oraz siedzenie pilota umieszczone za kabiną. Na obciążenie płatowca składało się dwuch pasażerów, wielka ilość bagażu, części zamiennych oraz znaczny zapas benzyny (około 500 kilo) tak, że całe obciążenie płatowca w powietrzu wynosiło około 2000 kg.

Następnie lecieliśmy przez Berlin do Warszawy, gdzie stwierdziłem wielkie zadowolenie polaków z projektu otwarcia linji powietrznej przez Polskę.

wylądować i odczekać lepszej pogody celem dolecenia na lotnisko. Na drugi dzień wylądowaliśmy w Bukareszcie w śniegu, który warstwą na 3 stopy pokrywał lotnisko. W celu umożliwienia nam wylądowania odgarnięto na znacznej przestrzeni śnieg, którego zwały otaczały lotnisko.

Następnie polecieliśmy do Konstantynopola, do którego przylatując użyliśmy wspaniałego widoku zachodzącego słońca w morze Marmara, którego odbłyski widzieliśmy na minaretach. Po odbyciu ważnych konferencji w sprawie utworzenia linji bocznych, które zabrały nam tydzień czasu, lecieliśmy przez Azję Mniejszą, która jest



1. Płatowiec D. H. 50, na którym przeleciał pilot A. Cobham z Londynu do Indji i z powrotem. Płatowiec zdjęty w chwili lądowania w Londynie. 2. Droga z Londynu do Indji. 3. Słonie pilnujące płatowca przed naciskiem tłumów. 4. Rangoon. Pagoda z dachem szczerozłotym.

Po opuszczeniu Warszawy chcieliśmy lecieć w stronę Lwowa. Lecąc nisko ponad ziemią polską stwierdziliśmy, że kraj ten szczególnie nadaje się dla przelotu, tworzy bowiem prawie ciągle równinę tak, że z wysokości 50 stop, na której leciałem, mogłem każdej chwili w razie defektu silnika znaleźć odpowiedni teren dla lądowania.

Od Lwowa mieliśmy cały czas gęstą mgłę, orjentowałem się jednak pasmem Karpat, które wyłaniało się ponad mgłę. Gdy wreszcie przybyliśmy na równinę, na której leży Bukareszt, była tak gęsta mgła, że musieliśmy

wysokim płaskowzgórzem, przez Konia, przelecieliśmy pasmo gór Taurus i wylądowaliśmy w Aleksandretta. Stamtąd przez Aleppo, Rakka, Ramadi i wreszcie Bagdad, gdzie lądowaliśmy na lotnisku tworzącym jezioro błota.

Droga lotnicza do Indji ma być otwartą w 1926 roku i moim zdaniem droga do Południowej Afryki powinna prowadzić nad morzem.

Z Bagdadu lecieliśmy wzdłuż Tygrysu, a następnie ponad Eufratem do Basra. W drodze przelatywaliśmy ponad Babilonem i dawnymi centrami cywilizacyjnymi.

Dalszy lot odbywał się ponad pustemi przestrzeniami nad zatoką perską do Busziry. W czasie lotu od Busziry mieliśmy piękne słoneczne dni, gdy tymczasem dotąd lecieliśmy stale albo we mgle, albo przy pochmurnej pogodzie z silnym wiatrem czołowym.

Po przybyciu do Karachi, pojechał Sir Sefton Brancker pociągiem do Bombaju, gdzie miał odbyć konferencję i oglądnąć maszt kotwiczny dla sterowców, ja zaś miałem lecieć dalej do Delhi, gdzieśmy się mieli spotkać. Lecieliśmy ponad pustynnym krajem, jednakże w miarę zbliżania się do rzeki Indus okolica stawała się żyźniejszą i spotykałem coraz więcej uprawnych pól. Posuwaliśmy się wzdłuż rzeki Indus, podziwiając wspaniały system nawadniania, który zamienił pustynię w okolice uprawne. Wkrótce zbliżyliśmy się do siedziby maharadży Jodhpuru i wylądowaliśmy na jego prywatnym lotnisku, gdzie nas gościnnie przyjęto.

Z Jodhpuru lecieliśmy przez Nasirabad do Delhi, gdzie po przybyciu zastaliśmy Sir Sefton Branckera czekającego już na nas. Drugiego dnia opuściliśmy Delhi i nocując w Allahabadzie dotarliśmy do Kalkutty. Wylatując z Allabahadu przelatywaliśmy ponad miejscem zbiegu rzek Jumna i Gangesu i widzieliśmy wspaniały obraz święta hinduskiego.

Wobec tego, że w Kalkucie nie stoi żaden oddział lotniczy byliśmy zmuszeni prosić oficerów piechoty o wybór odpowiedniego miejsca do lądowania. Niestety lotnisko wybrane przez nich było możliwem jedynie przy sprzyjającym wietrze, w chwili zaś, gdyśmy do Kalkutty dolatywali lądowanie na nim było niemożliwe. Już chciałem zrezygnować z lądowania w Kalkucie i miałem zamiar udać się do Dum Dum, gdy spostrzegłem, że środek pola wyścigowego jest równym. Skierowałem więc mój płatowiec w tym kierunku i wylądowałem. Dla strzeżenia płatowca od tłumów, musiałem, do czasu wybudowania namiotu, zorganizować silny oddział policyjny. Jak to ogólnie wiadomo Sir Sefton Brancker zachorował ciężko w Kalkucie i wobec tego, że musiałem na niego czekać około miesiąca, zgodził się na mój projekt lotu do Himalaji.

(Opis tego lotu podał „Lotnik“ w numerze poprzednim).

Po powrocie do Kalkutty udecydowaliśmy z Sir Seftonem Branckerem, który już czuł się prawie dobrze, że ja polecę do Rangoonu sam, a z powrotem będzie mi on towarzyszył. Droga do Rangoonu jest bardzo piękna, ale pod względem lotniczym jedną z najtrudniejszych, ponieważ terenów dla przymusowych lądowań prawie niema. W drodze zatrzymaliśmy się w Akyab, konstatując że samolot tutaj nie jest już nowością. Zatrzymywali się tu w czasie lotów por. Smith i lotnik włoski. Po dłuższym locie spostrzegliśmy złoty dach pagody Shwedagon, która leży w centrum Rangoonu, gdzie na polu wyścigowym oczekiwał mnie już wice-marszałek.

W chwili gdy lądowałem zdawałem sobie dokładnie sprawę z tego, że nie będę mógł wystartować z pełnem obciążeniem. Moi poprzednicy w locie naokoło świata startowali tutaj, lecz ja uważałem, że start na dookoła otaczające budynki jest raczej niebezpieczny. Po poszukiwaniach odnalazłem odpowiednie pole twarde i szerokie.

Lot nasz powrotny do Kalkutty odbył się zupełnie spokojnie miałem jednak sposobność sprawdzić, że okienko umieszczone w ściance kajuty pasażerskiej znakomicie ułatwia rozmowę w czasie lotu.

Z Kalkutty polecieliśmy do Benares gdzie nas uprzejmie przyjął tamtejszy maharadża. Z Benares lecieliśmy już w kierunku Anglji przybywając do Konstantynopola z małemi odchyleniami poprzedniej naszej drogi.

Z Konstantynopola lecieliśmy przez Belgrad, Wiedeń do Pragi, gdzie nas zatrzymywały śnieżne burze. Trzy razy próbowałem odlecieć z Pragi i trzy razy wracałem się na lotnisko. Za czwartym razem burza śnieżna nas otoczyła i zmusiła do lądowania w Niemczech. Następnego dnia odleciałem przez Strasburg do Paryża i Londynu“.

Tyle Alan J. Cobham.

Ze swej strony musimy zaznaczyczyć że lot powyższy jest wspaniałym dowodem dobroci płatowca komunikacyjnego D. H. 50 i silnika, które bez zmiany, a nawet bez najmniejszych zatrzymań dokonały przelotu 17.000 mil, a Alan J. Cobham jest niepowszednim i bodaj czy nie jednym z najlepszych pilotów świata.

Konkurs szybowców.

Termin zgłoszeń przedłuża się **do 15 kwietnia.** Komitet Organizacyjny uprzejmie prosi pp. konstruktorów o **przyspieszenie** zgłoszeń szybowców.

Do dnia 1 kwietnia zgłoszono **20** szybowców.

Oprócz nagród opublikowanych poprzednio wpłynęły do Związku Lotników Polskich:

Nagroda Zarządu Głównego L. O. P. P.
dla konstruktora . . 3000 zł
dla pilota . . . . . . 2000 zł.

Nagroda IV Departamentu Min. S. Wojsk.
5000 zł.

Wielki srebrny puhar członka Zarządu Zachodnio-Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego WP. Chorzejskiego.

Nagroda Wapienników „Pechcin“ Tow. Akc.
motocykl wartości . 2000 zł.

Zarząd Główny L. O. P. P. wyznaczył na wydatki organizacyjne 15.000 zł.

W terminie najbliższym wszyscy uczestnicy konkursu otrzymają od Komitetu Organizacyjnego Regulaminy, legitymacje, NN szybowców i przepisy transportowe.

W następnym numerze „Lotnika“ podamy Regulamin Komisji Sportowej.

Komunikat cywilnej szkoły pilotów przy fabryce „Samolot“ Sp. Akc. w Ławicy.

Z powodu częstych zapytywań listownych o zwrot nadesłanych świadectw donosimy że prośby kandydatów znajdują się w Departamencie IV M. S. Wojsk. w Warszawie. Po rozpatrzeniu przez Departament wniosków kandydaci zostaną pisemnie uwiadomieni, względnie zostaną im świadectwa nadesłane zwrócone.

Zwracamy uwagę ażeby w przyszłości kandydaci nadsyłali uwierzytelnione odpisy świadectw, a nie oryginały.



Śp.

Ppor. obserwator **WALENTY MARCHLEWSKI**

członek Związku Lotników Polskich

zginął śmiercią tragiczną na lotnisku w Ławicy dnia 26 marca 1925 r.

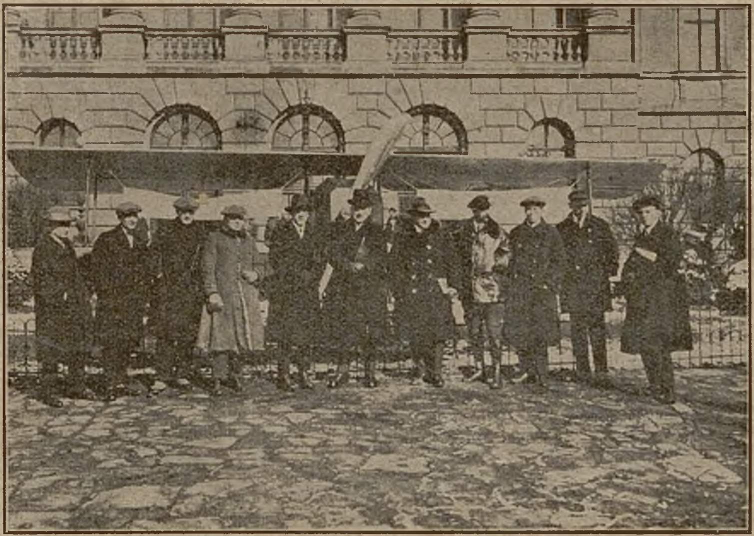
CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

KRONIKA.

Przylot Szefa Dep. IV. do Poznania. Dnia 6 kwietnia przyleciał Szef Departamentu IV. Żeglugi Powietrznej gen. Zagórski do Ławicy w celu zwiedzenia Cywilnej Szkoły Pilotów przy fabryce „Samolot". Z odbytej inspekcji gen. Zagórski był bardzo zadowolonym.

Szybowiec Sekcji Mechaników przy Z. L. P. Od dwuch tygodni pracują członkowie nad budową szybowca wieczorami. Szybowiec pod nazwą „Mechanik" będzie wykończonym na Targi Poznańskie.

Zmiana trasy lotu z Warszawy do Paryża. Ze względu na trudności czynione przez Niemców przy przelocie przez Strasburg, Towarzystwo Żeglugi Powietrznej Franco-Roumaine zmieniło trasę lotu. Płatowce będą leciały z Paryża przez Zurych, Innsbruck i Pragę.



Z „Tygodnia lotniczego" na Politechnice Lwowskiej, urządzonego staraniem Zw. Aw Stud. Polit. Lwowskiej, celem propagowania idei lotnictwa wśród młodzieży technickiej.
Wydział Zw Aw. Stud Polit z kuratorem prof. Dr. inżynierem M. T. Huberem pośrodku na tle samolotu ustawionego przed Politechniką, w czasie tygodnia celem propagandy.

Holenderski lot dookoła świata. Po sześciomiesięcznej przerwie podejmuje mjr. Zanni swój lot startując 1 maja w Tokjo. Przelecieć musi on jeszcze ocean Spokojny, Amerykę Północną i Atlantyk.

Rajd portugalski. 27 marca startowało dwóch pilotów i jeden mechanik z Lizbony na płatowcu Breguet XIV A2 z silnikiem Renault 300 KM. Piloci lecą przez Casablankę, Agadir, Rio-de-Oro, Senegal do Gwinei portugalskiej.

Lot Amundsena do bieguna. 30 marca wyjechał z Oslo jacht na którego pokładzie zamierza Amundsen dotrzeć jak najdalej na północ. W dalszym ciągu do osiągnięcia bieguna mają służyć dwa płatowce Dornier Wal, które zmontowane znajdują się na pokładzie statku.

Rajd belgijski. Prezes Związku Lotników Belgijskich pilot Thieffry doleciał już na trzymotorowym Handley-Page do Archambault, gdzie płatowiec przygotowują do przelotu ostatniego etapu długości 600 mil ang. ponad dziewiczymi lasami Afryki.

Rajd francuski. Kapt. Lemaitre i Arrachard, którzy po próbie dokonania lotu bez przerwy z Paryża do Dakar, wracali przez Saharę, wylądowali 24 marca na lotnisku w Villacoublay (koło Paryża). Do lotu swego użyli płatowca Breguet XIX A2 (Renault 480 KM.)

Wypadek lotniczy. 21 marca w Waziristan (Indje) rozbił się płatowiec De Havilland 9a. Pilot i obserwator ponieśli śmierć.

Nowe rekordy. Guido Guidi pobił na płatowcu Dornier Wal z 2 silnikami Rolls-Royce 360 KM. dwadzieścia rekordów lotniczych.

Z obciążeniem 250 kg. — Szybkość na przestrzeni 100 klm.: 173 klm. 958 m/g.; na przestrzeni 200 klm.: 172 klm. 530 m/g.; na przestrzeni 500 klm.; 171 klm. 001 m/g.

Z obciążeniem 500 kg. — Szybkość na przestrzeni 100 klm : 173 klm. 958 m/g.; na przestrzeni 200 klm.: 172 klm. 530 m/g.; na przestrzeni 500 klm.: 171 klm. 001 m/g.

Z obciążeniem 1000 kg. — Szybkość na przestrzeni 100 klm.: 173 klm. 953 m/g.; na przestrzeni 200 klm.: 172 klm. 532 m/g.; na przestrzeni 500 klm.: 171 klm. 001 m/g.

Z obciążeniem 1500 kg. — Szybkość na przestrzeni 100 klm.: 175 klm. 958 m/g.; na przestrzeni 200 klm.: 172 klm. 530 m/g.; na przestrzeni 500 klm.: 171 klm. 001 m/g.

Z obciążeniem 2000 kg. — Szybkość na przestrzeni 100 klm.: 171 klm. 954 m/g.; na przestrzeni 200 klm.: 170 klm. 622 m/g.

Do
Byłych Studentów Politechniki Lwowskiej i byłych Członków Bratniej Pomocy.

Gdy ucichły surmy bojowe a granice Rzeczypospolitej wykreślone zostały krwią żołnierza polskiego wróciła nasza brać technicka do rodzinnych pieleszy. Krótko jednak trwał wypoczynek, po którym młodzież jęła się pracy twórczej — powróciła na studja. Zagadnienia obrony Państwa dostatecznie zrozumiane zostały przez młodzież akademicką, nic też dziwnego, że wzięła się ochoczo do nauki by światu pokazać męskość pracy i ugruntować to co krwią własną zdobyła. Mimo ofiarności i wytrwałości tej pracy jest przeszkoda, która nierzadko uniemożliwia wręcz pracę naukową — przeszkoda bardzo realna — brak środków na studja.

Kątem mieszkająca młodzież marnuje w zaraniu swe siły, niedostateczne odżywianie uwydatnia się w pożółkłych i chudych twarzach Szczytną rolę niesienia pomocy swym kolegom prowadzą „Bratniaki" wspomagane przez społeczeństwo. Ofiarność społeczna na cele samopomocy akademickiej nie może być tak wielką, jak wielkie są potrzeby młodzieży, przeto Towarzystwa samopomocowe skazane są na gospodarkę samowystarczalną nie mogącą zaspokoić niestety wszystkich potrzeb swych członków. Ileżto razy kolega odchodzi z Komisji Pożyczkowej dowiedziawszy się, że pożyczki nie dostanie bo kasa pusta, a jak wygląda sprawa mieszkaniowa o tem chyba zbytecznie pisać.

Cytując tych kilka zdań ogólnie i wskazując na naglące potrzeby zwracamy się tą drogą do naszych b. Kolegów Członków Tow. Bratniej Pomocy Stud. Politechniki Lwowskiej, by chcąc przyjść z pomocą nam młodszym, wypełnili przedewszystkiem swój obowiązek i pożyczki zaciągnięte w Towarzystwie zwrócili. Suma tych pożyczek wynosi okrągło 180 000 Koron austr. Jeśli chcecie Koledzy nasi starsi byśmy zerwali z dotychczasowym systemu filantropji i wyciągania ręki, jeśli chcecie byśmy mogli potrzeby następców waszych zaspokoić, spełnijcie swój obowiązek i spłaćcie dług zaciągnięty.

Wzywamy wszystkich b. członków naszego Towarzystwa, by zaciągnięte pożyczki w latach przedwojennych spłacić zechcieli w jak najkrótszym czasie.

Ze Związku Lotników Polskich.

Wszystkim członkom Związku przypomina skarbnik o terminie płacenia składek na kwartał II i zwraca uwagę, że konto Związku w P. K. O. posiada Nr. 205.183.

Od Redakcji.

Następny numer „Lotnika" ukaże się 20 kwietnia i będzie zawierał specjalną korespondencję o lotnictwie holenderskiem.

Od Administracji.

1 maja ukaże się specjalny numer „Lotnika" ze względu na otwarcie Targów Międzynarodowych w Poznaniu. Numer ukaże się w podwójnym nakładzie. Ze względu na trudności techniczne uprasza się o wcześniejsze nadsyłanie ogłoszeń. Ostatni termin nadsyłania 22 kwietnia.

P.T. Prenumeratorów prosimy o uregulowanie przedpłaty za kwartał II w wysokości 1.50 zł. Do numeru załączamy przekazy P. K. O.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

Klisze i druk wykonano w drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.